

LE DROIT DE LA BULGARIE SUR  
LA THRACE OCCIDENTALE  
(ACCES A LA MER EGEE)

---

SOFIA  
1946



# LES TRAITES INTERNATIONAUX ET LE DROIT DE LA BULGARIE SUR LA THRACE OCCIDENTALE

## I. LE TRAITE DE BERLIN 13 JUILLET 1878 (Libération de la Bulgarie)



La Thrace Occidentale d'après ce traité et jusqu'à la guerre Balkanique (18 octobre 1912 - 30 mai 1913) continua à se trouver sous la domination directe de l'Empire Ottoman.

## II. LE TRAITE DE LONDRES 30 MAI 1913 (Fin de la guerre balkanique)



Territoire cédé aux Alliés Balkaniques par la Turquie

La Turquie, en vertu de ce traité, renonça en faveur des Alliés Balkaniques (Bulgarie, Serbie, Grèce, Monténégro) à tout le territoire se trouvant à l'ouest de la ligne Midia-Enos.

## III. LE TRAITE D'ALLIANCE SECRETE ENTRE LA GRECE ET LA SERBIE (1 JUIN 1913) (à la veille de la guerre Interalliée)



Territoire reconnu à la Bulgarie par la Grèce et la Serbie en vertu du traité secret

D'après ce traité, conclu à l'insu de la Bulgarie et dirigé contre elle, la Thrace Occidentale dut appartenir à l'Etat bulgare<sup>1)</sup>

## IV. LE TRAITE DE BUCAREST (10 AOUT 1913) (Fin de la guerre Interalliée)



Ce traité, œuvre exclusive des voisins de la Bulgarie (Grèce, Serbie, Roumanie) attribua à la Bulgarie tout le territoire à l'est de la Mesta, y compris la Thrace Occidentale<sup>2)</sup>

## V. LE TRAITE BULGARO-TURC DE CONSTANTINOPE (6 IX 1913) (annulation du Traité de Londres du 30 mai 1913)



La Turquie reconnut à la Bulgarie la possession de la Thrace Occidentale malgré la défaite militaire bulgare, survenue à la suite de la guerre interalliée.

## VI. LA CONVENTION BULGARO-TURQUE SIGNÉE A SOFIA LE 6 SEPTEMBRE 1913



Cette convention attribua à la Bulgarie le tronçon de la ligne de chemin de fer vers le port de Dédéagatch, traversant la partie nord-est de la Thrace Occidentale.

## LES ETATS-UNIS A LA CONFERENCE DE LA PAIX DE 1919 ET LE SORT DE LA THRACE OCCIDENTALE



Les experts de la délégation américaine soutinrent, entre autre, que la Bulgarie fût confirmée dans la possession de la Thrace Occidentale qui lui avait été attribuée en 1913<sup>3)</sup>

## LE TRAITE DE PAIX DE NEUILLY (27 NOVEMBRE 1919)



La Thrace Occidentale, en vertu de ce traité (art. 27 et art. 48), fut cédée aux Principales Puissances Alliées et soumise à l'administration interalliée (Novembre 1919 - Mai 1920).

Tous les traités internationaux, conclus après le traité de Berlin (1878) et jusqu'au traité de Neuilly (1919), reconnaissent le droit de la Bulgarie à la Thrace Occidentale qui n'est attribuée à la Grèce qu'en 1923 à la Conférence de Lausanne.

1) Le même sort fut réservé à la Thrace Occidentale dans le Protocole secret signé entre la Grèce et la Serbie le 5 mai 1913.  
2) La Bulgarie perdit, en vertu du même traité et au profit de la Roumanie, la Dobroudja du Sud.  
3) David Hunter Miller. My Diary at the Conference of Paris, 1928. (Documents: 12 and 246).

REPRODUCTION INTÉGRALE DE LA PLANCHE XL, EXTRAITE DE L'ÉDITION, OFFICIELLE DE LA DIRECTION DE LA PRESSE AU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES HELLÉNIQUE, INTITULÉE „LA GRÈCE ACTUELLE". ATHÈNES, 1933

# MOUVEMENT DES PRINCIPAUX PORTS EN 1930

MOUVEMENT IN THE PRINCIPAL  
PORTS IN 1930

HAUPTHÄFENVERKEHR  
1930



Le port de Dédéagatch est sans aucune valeur économique pour la Grèce d'après les statistiques helléniques.

Il n'est même pas mentionné dans la carte ci-dessus reproduite.

## L'ELOIGNEMENT DE LA BULGARIE DES VOIES MARITIMES A TRAFIC COMMERCIAL INTENSE.



Pirée - Dédeagatch	241	Milles
Pirée - Bourgas	484	Milles
Pirée - Varna	504	Milles

La possession des ports sur la mer Egée raccourcirait grandement les distances entre la Bulgarie et les pays méditerranéens et éviterait la perte de temps (3 à 5 jours) au trafic maritime bulgare.

# LES ZONES D'ATTRACTION DU PORT DE DEDEAGATCH

LE PORT DE DEDEAGATCH, EN THRACE OCCIDENTALE, EST, PAR SA POSITION GEOGRAPHIQUE, PREDESTINE A DEVENIR UN CENTRE IMPORTANT DE COMMERCE INTERNATIONAL



Le port de Dédéagatch occupe une excellente position centrale entre l'Est Européen et le Bassin Méditerranéen. Une fois la Thrace Occidentale incluse dans les frontières de l'État bulgare, il sera affecté au trafic commercial international et assurera la liaison directe entre les États de l'Est Européen (Bulgarie, Roumanie, Pologne, Ukraine, Républiques Soviétiques baltes), d'une part, et le Proche et Moyen Orient (Turquie, Syrie, Liban, Palestine, Egypte); l'Extrême Orient (par le canal de Suez), l'Afrique Septentrionale (Tripolitaine, Algérie); l'Europe Occidentale (Italie, France, Espagne, Belgique, Hollande, Angleterre etc); les États d'outre-mer (États-Unis d'Amérique etc), d'autre part.

L'économie bulgare fera ainsi partie des grands courants de l'échange commercial mondial.

# LES VOIES D'ORIENTATION NORMALE DES EXPORTATIONS BULGARES

## LES ZONES D'ATTRACTION DES PORTS DE DÉDÉAGATCH, BOURGAS ET VARNA



### Légende :

- Zone d'attraction du port de Dédéagatch
- Zone d'attraction des ports de Varna et de Bourgas
- Ligne de démarcation entre les zones d'attraction de la mer Egée et de la mer Noire

La zone d'attraction du port de Dédéagatch englobe la partie occidentale et meridionale de la Bulgarie (70% de la valeur des exportations bulgares).

# REGIONS DE PRODUCTION AGRICOLE, DESTINEE A L'EXPORTATION<sup>1)</sup>



Légende :

- Tabac
- Fruits, légumes, plantes industrielles et commerciales, vignes et leurs produits
- ++ Production animale (volailles-œufs; porcs; bétail—cuiers bruts etc.)
- Céréales
- Régions dépourvues de produits destinés à l'exportation.
- Ligne de démarcation entre les zones d'attraction de la mer Egée et de la mer Noire.

**La zone d'attraction de la mer Egée embrasse 70% de la valeur des exportations bulgares**

<sup>1)</sup> Les produits agricoles constituent 96% de toutes les exportations bulgares.

La carte ci-dessus fut dressée d'après les données fournies par le Dr. Michail P. Vitanoff dans son ouvrage "TYPES OF FARMING REGIONS IN BULGARIA", published by the Ministry of Agricultural and Public Domains. Publications of the Institute of Agricultural Economic research, Sofia, 1946.

# LIAISONS FERROVIAIRES DE LA THRACE OCCIDENTALE AVEC LA BULGARIE



- Lignes de chemin de fer en exploitation
  - Lignes de chemin de fer construites et rendues à l'exploitation
  - Lignes de chemin de fer mises en exécution
  - ..... Lignes de chemin de fer projetées
- } par la Bulgarie durant sa occupation du littoral égéen (1941—1944)

La distance de la frontière bulgare au port de Porto-Lagos, dont la construction fut projetée par les Bulgares, est de quelque 35 km.

**Seule la Bulgarie porte intérêt au développement des liaisons ferroviaires de la Thrace Occidentale avec le vaste hinterland du littoral égéen.**

La Bulgarie durant sa brève occupation du littoral égéen de trois ans et demi (1941—1944) mit en exécution ou projeta la construction de deux lignes de chemin de fer reliant l'intérieur du pays avec le port projeté de Porto-Lagos, la Grèce s'étant contentée durant sa domination de plus de vingt ans de la seule ligne de chemin de fer reliant Dédéagatch et construite d'ailleurs sous le régime ottoman,1)

1) En outre, la Bulgarie, durant la période 1941—1944, construisit et rendit à l'exploitation la ligne de chemin de fer à écartement normal de Simitli à Demir-Hissar (Siderocastro), reliant l'Orfano (à la mer Egée) avec la Bulgarie.

LE TRAFIC MARITIME EN MER EGÉE EST D'UNE INTENSITE BEAUCOUP PLUS GRANDE ET D'UNE REGULARITE BIEN SUPERIEURE A CELUI EN MER NOIRE



Compagnies entretenant des lignes de navigation régulières:

En Mer Egée:

American Export Lines	Cunard Line	Compagnia Genovese
Svenska Orient Line	Norwegian Steamship Company	Khedivial Mail Line
Elerman Line	Dampskibs — Selskab	Fabre Line
Polish Steamship Company	Lloyd Triestino	Bulgarian Commercial Steamship Company
Patterson English Steamship Company	Johnston Line	Greek Steamship Lines
Navigation Commerciale de L'URSS	Royal Netherlands Steamship Company	Turkish Steamship Lines

En Mer Noire:

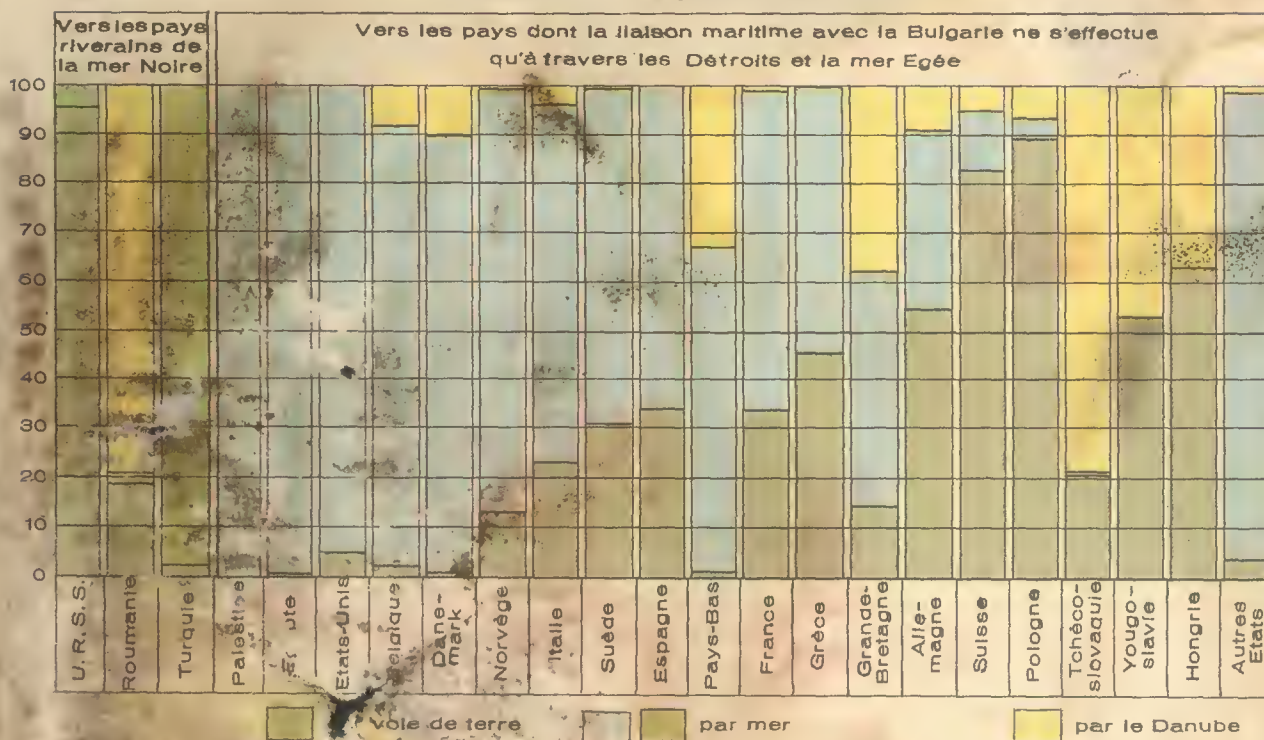
Navigation Commerciale de L'URSS  
Lloyd Triestino  
Johnston Line  
Royal Netherlands Steamship Company  
Compagnia Genovese  
Bulgarian Commercial Steamship Company

Le manque d'intensité et de régularité du trafic maritime dans la mer Noire constitue, avec le long et onéreux détour par les Détroits turcs, un grand obstacle au libre développement du commerce extérieur bulgare.

# EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS BULGARES PAR VOIES DE TRANSPORT ET PAR PAYS

(Données statistiques pour la période de trois ans (1936 — 1938))

## EXPORTATIONS (Valeur en %)



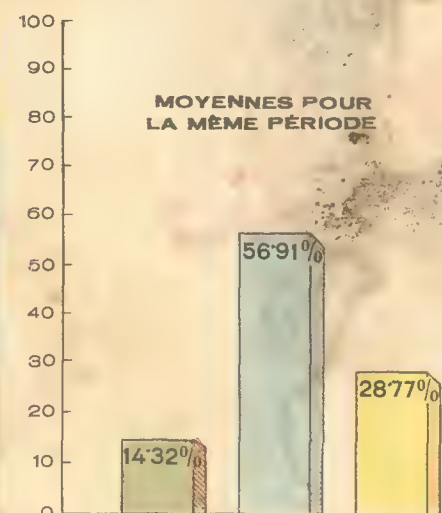
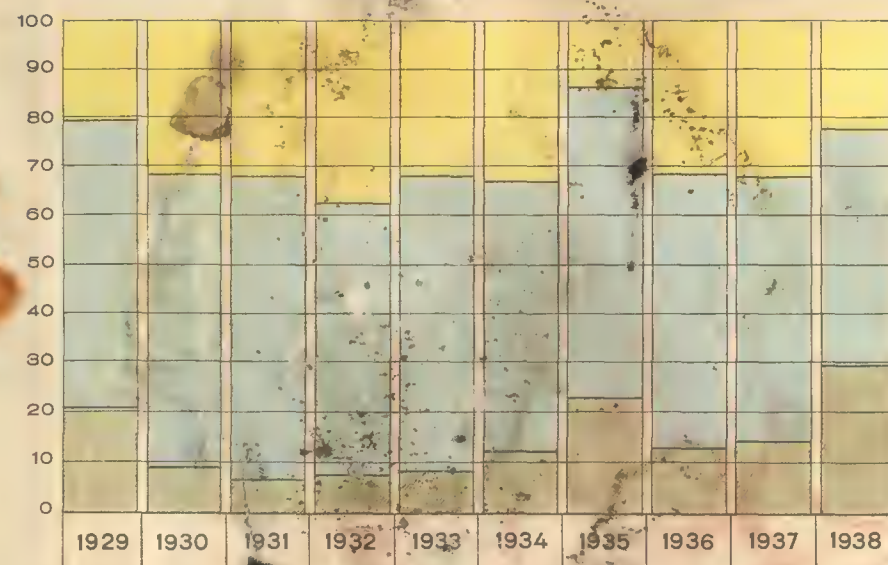
## IMPORTATIONS (Valeur en %)



L'accès de la Bulgarie à la mer Egée par l'établissement de liaisons maritimes sûres, directes et raccourcies développera énormément le volume du commerce extérieur bulgare, presque tous les pays en relations commerciales avec la Bulgarie empruntant par préférence la voie maritime

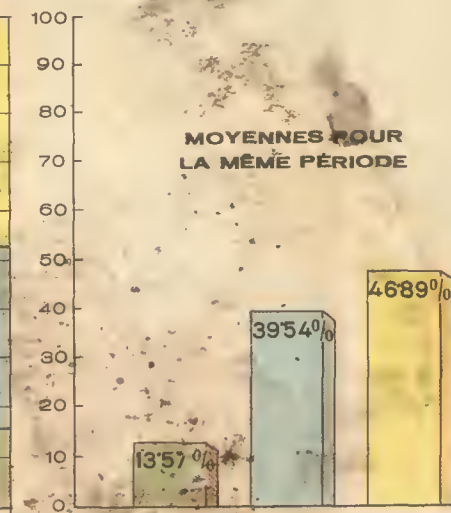
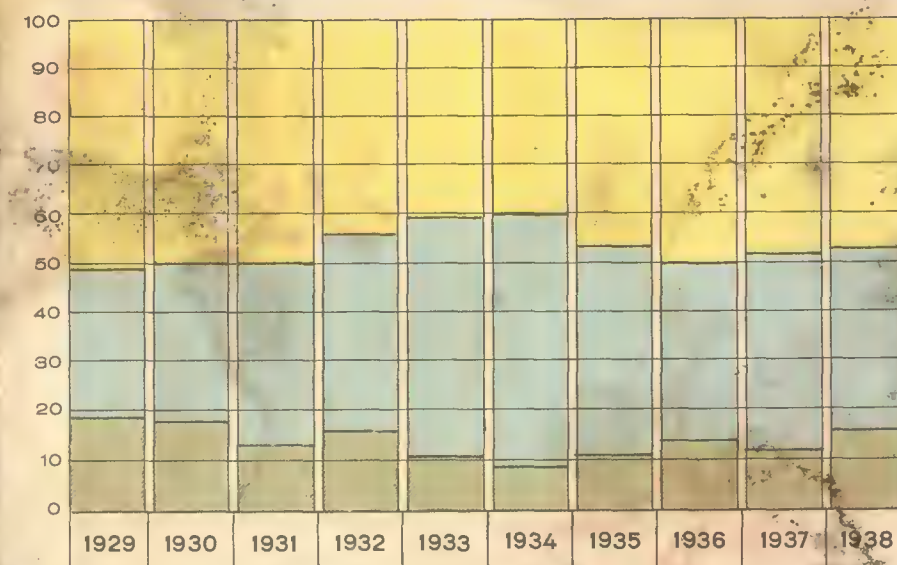
# LE COMMERCE EXTERIEUR DE LA BULGARIE ET LE TRAFIC MARITIME (Données statistiques pour la période de 1929 à 1938)

## LA QUANTITE DES EXPORTATIONS BULGARES PAR VOIES DE TRANSPORT EN %



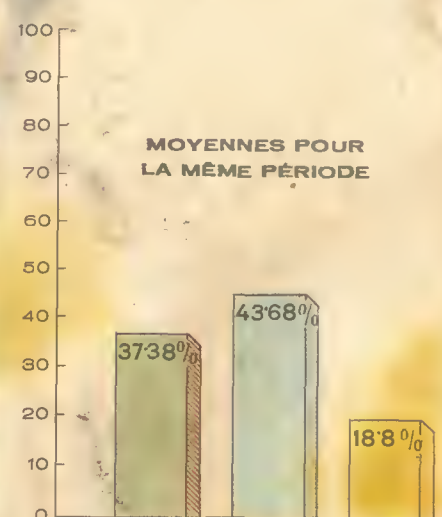
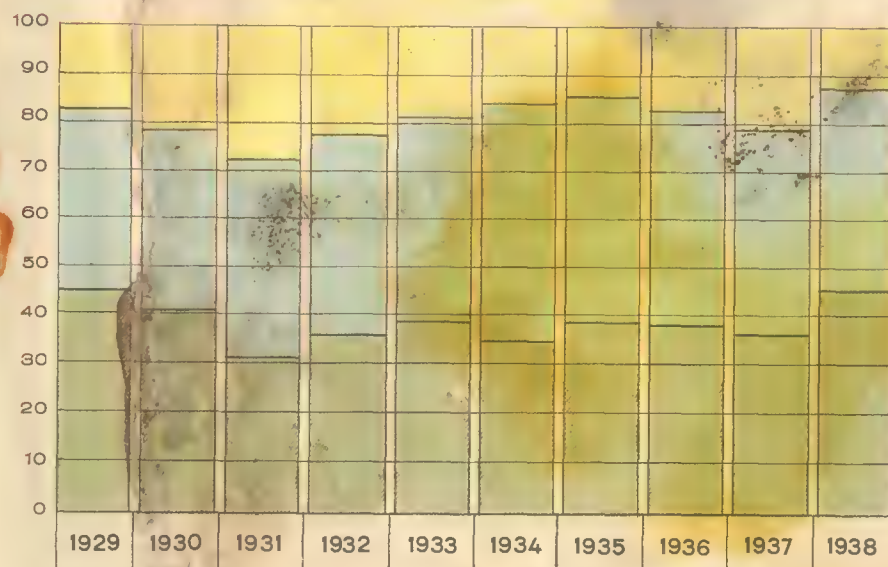
par voie de terre par mer sur le Danube

## LA QUANTITE DES IMPORTATIONS BULGARES PAR VOIES DE TRANSPORT EN %



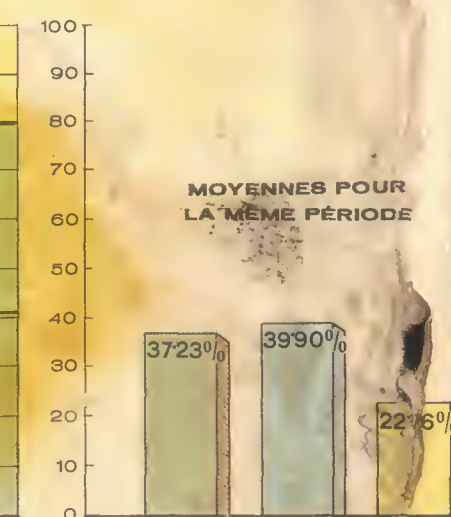
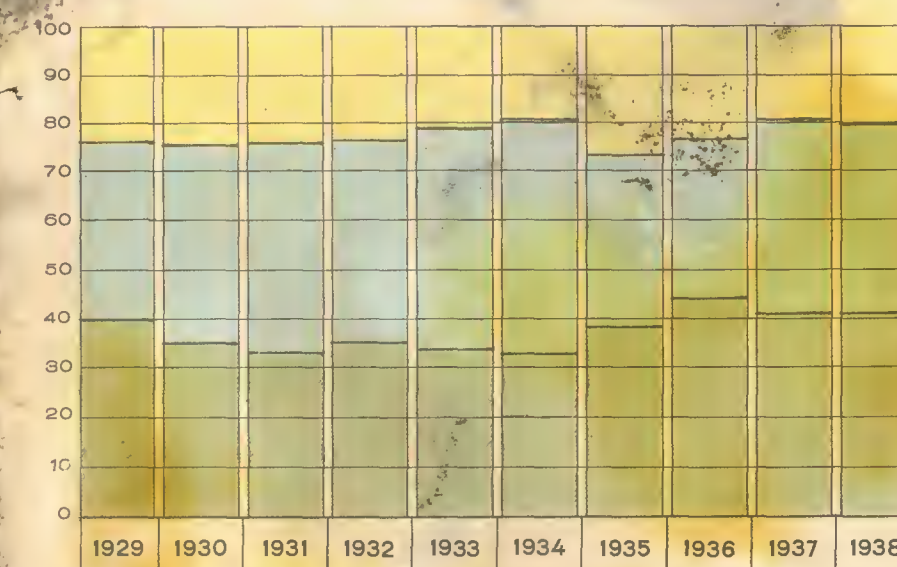
par voie de terre par mer sur le Danube

## LA VALEUR DES EXPORTATIONS BULGARES PAR VOIES DE TRANSPORT EN %



par voie de terre par mer sur le Danube

## LA VALEUR DES IMPORTATIONS BULGARES PAR VOIES DE TRANSPORT EN %



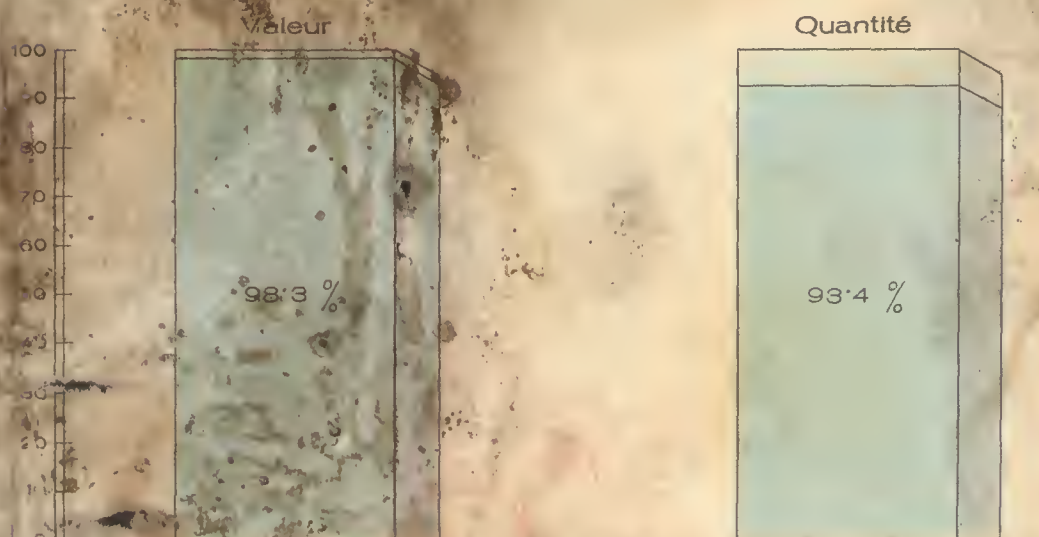
par voie de terre par mer sur le Danube

Le développement de l'économie bulgare est intimement lié à la libre utilisation des voies maritimes

(Presque la moitié des exportations et environ 40% des importations empruntent la voie maritime)

**LE COMMERCE EXTERIEUR BULGARE ET LA MER EGEE**  
(Données statistiques pour la période de trois ans (1936—1938))

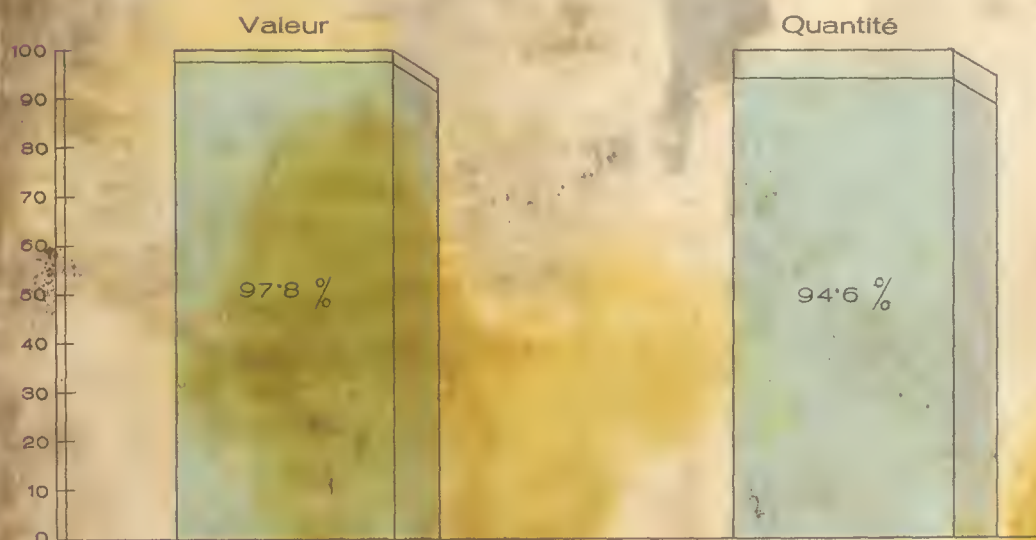
**EXPORTATIONS**



Exportations par mer 100%

Exportations empruntant la voie maritime: Varna (Bourgas), les Détroits la mer Egée

**IMPORTATIONS**



Importations par mer 100%

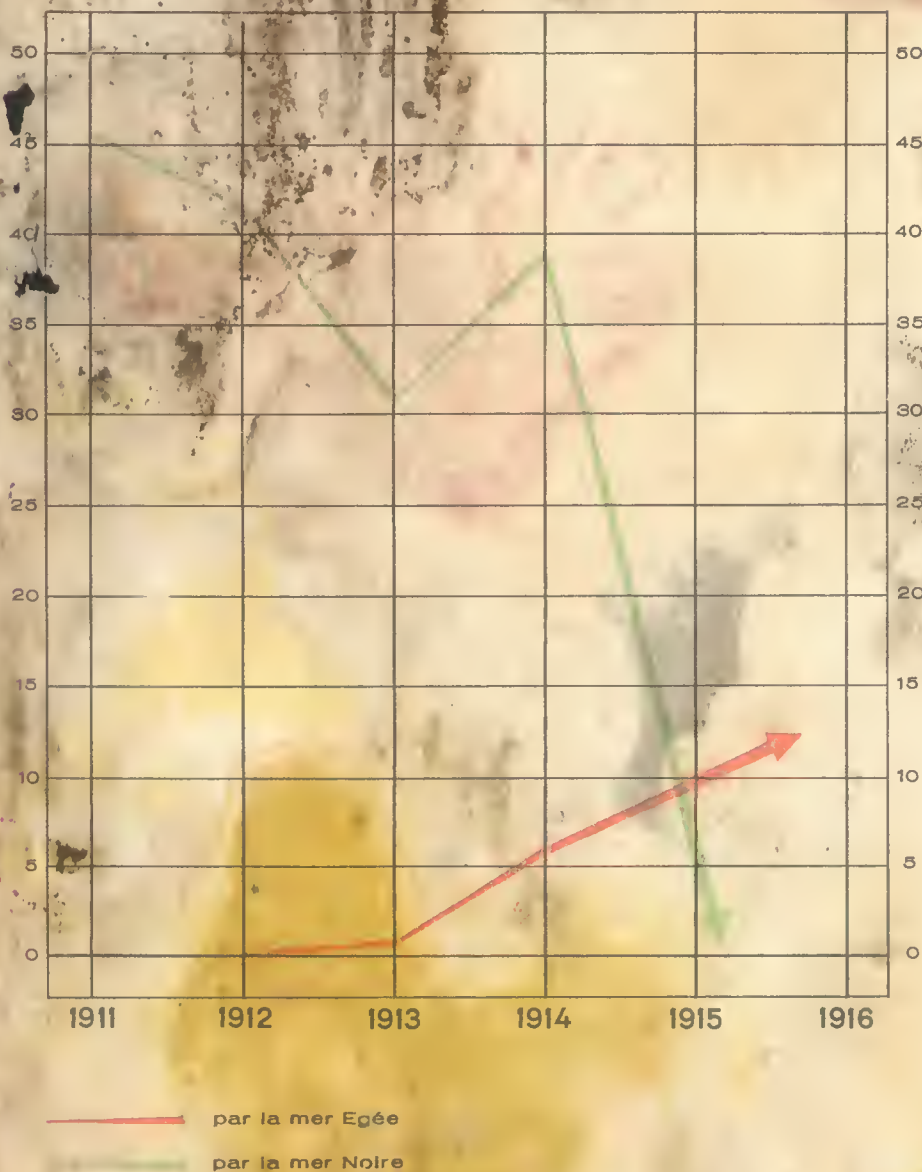
Importations empruntant la voie maritime: Varna (Bourgas), les Dardanelles, la mer Egée

**Presque la totalité du commerce bulgare empruntant la voie maritime est orientée vers la Méditerranée**

## LE LITTORAL ÉGÉEN SOUS DOMINATION BULGARE (1913 — 1915)

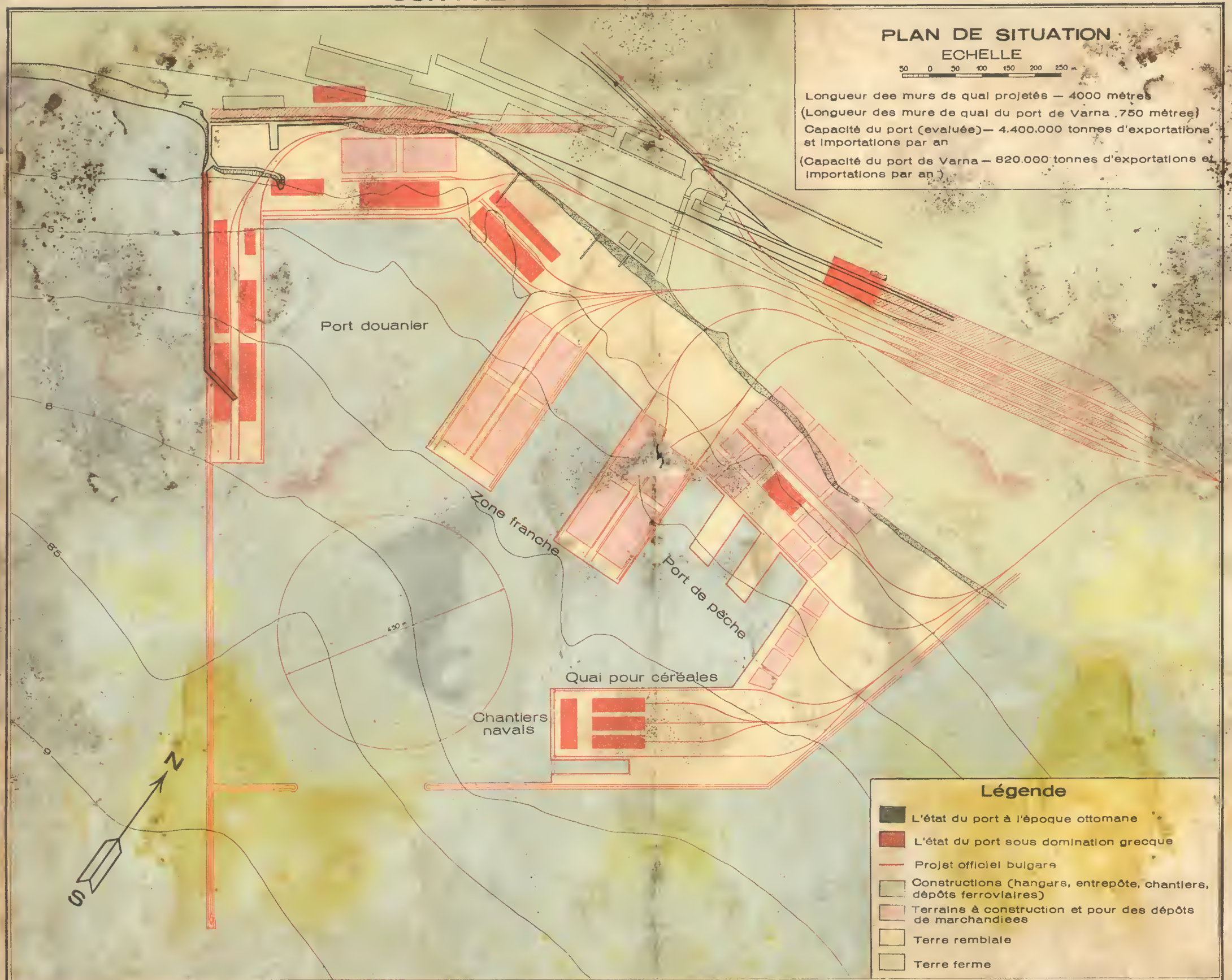
(Données statistiques pour la période de 1911 — 1915)

EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS BULGARES EMPRUNTANT  
LA VOÏE MARITIME EN % DU TOTAL DU COMMERCE EXTERIEUR



Le trafic extérieur bulgare par le port de Dédeagatch marqua, malgré les conditions défavorables survenues à la suite des guerres balkaniques, une grande tendance de développement due au fait que la Thrace Occidentale se trouvait incluse dans les frontières de la Bulgarie durant cette période (1913 — 1915).

# LE PORT DE DEDEAGATCH SON PRESENT ET SON AVENIR



Seuls les intérêts de l'économie bulgare commandent la construction à Dédéagatch d'un port moderne, d'importance internationale, la domination grecque réduisant ce port à l'état d'une simple échelle locale.